

CÍSAŘOVY NOVÉ ŠATY

Nejdůležitější motoristickou událostí konce 80. let se stala premiéra dlouho očekávané nové škodovky s moderním pohonem předních kol a motorem po mnoha desetiletích opět uloženým vpředu. Od jara až do podzimu 1987 se lidem postupně odhalovala v detailech, aby se v září konečně v plné krásce předvedla na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Tehdy přitom ještě neměla ani jméno a vystačila si s prostým označením 781.136 Lux. Koncem následující sezony se Škoda Favorit konečně rozjela k prvním zákazníkům, kterými byly nejprve výhradně socialistické organizace. Do mototechny se favorit dostal až počátkem jara 1989, kdy nechvalně proslul především dlouhými frontami na pořadníky, potupným nocováním zákazníků před prodejnami a organizací vedenou samosprávami.

Cena 84 600 Kčs za chudou základní verzi 136 L sice nebyla nikterak lidová, přesto se národ o nový vůz div nevymlátil. Na podstatně lepší úrovni však byl prodej vyvoleným majitelům valutových kont v tuzexu. Jenže tam se favorit objevil o něco později. To už byla k dispozici nejen úspornější varianta 135 L, ale i luxusnější verze LS. Prozradí ji přední nárazník s in-

tegrovánými mlhovkami, otáčkoměr, zadní stěrač, obklad podokenních interiérových plechů nebo kvalitnější tvářovaná přední sedadla s hodnotnějším potahem. Za vrcholný model se připlácelo 4500 korun. Na tehdejší dobu to u Škodovky znamenalo nevidaných 89 100 Kčs. A to ještě automobilka vyvíjela sedan, na nějž nakonec nedošlo, a prostorné kombi, které místo pů-

vodně zamýšleného označení Tourist nakonec získalo označení Forman.

O design karoserie se postaral věhlasný italský mistr Nuccio Bertone, pár let předtím proslulý třeba návrhem Citroënu BX. Není divu, že se tyto vozy v některých detailech vzájemně dost podobají.

Prestože se za volantem favoritu cítíme proti stodvacítkám jako v mno-

hem modernějším autě, z interiéru čiší daleko větší snaha o úspory nákladů. Místa je však pro čtyři cestující dostatek a chválíme i standardní hlavové opěrky v obou řadách sedadel.

A proč jsou na našich fotografiích favority dva? Máme totiž veliké štěstí – Retroautomuzeum ve Strnadicích nám nečekaně přistavilo k porovnání hned obě verze pohonných jednotek původního favoritu. Proti výchozí specifikaci 136 L sice modernější 135 L výkonově zaostává (43 vs. 46 kW), zato se chlubí zkrácenými převody, a především schopností spalovat benzín nižšího oktanového čísla 91.

Slabší model se představil koncem léta 1989 jako novinka modelového ►



Raritní snímek z konce roku 1988 znázorňuje mladoboleslavskou výrobní linku Škodovky v době zahájení produkce modelu Favorit

TECHNICKÉ ÚDAJE

ŠKODA FAVORIT 136 L (135 L)

Zážehový čtyřválec 1289 cm³, uložený vpředu • Výkon 46 (43) kW při 5000/min • Točivý moment 100 (94) N.m při 3000/min • Kompresní poměr 9,7:1 (8,8:1) • Pohon předních kol • Převodovka pětistupňová manuální • Brzdy přední kotoučové, zadní bubnové • Rozvor 2450 mm • Vnější rozměry 3815 x 1620 x 1415 mm • Největší rychlosť 150 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 14,0 (15,0) s

Cena v roce 1989

84 600 Kčs





Takto jednoduše vypadal interiér lidového modelu Favorit 115 S, který se výrobě nedočkal. Cena by nebyla o moc nižší. Nejnápadnější je přístrojový štit, sedadla, zrcátko zavěšené na stropě a sluneční clony bez možnosti stranového vyklápění.



Sériový Favorit 135 L/136 L se chlubil špičkovou ergonomií, ale příliš prostým ztvárněním palubní desky. Jenže v té době u nás zatím motoristé přílišny luxus stejně nevyžadovali.



Favorit se stal první škodovkou se standardní pětistupňovou převodovkou. Dveřní výplně působily zpočátku velmi lacné, jediným oživujícím prvkem se staly šikmé prošíváné pruhy. Vybavení odpovídá ceně.



Proč se zrodila číselně nižší verze?

■ Škoda Favorit 135 L se představila na podzim 1989, tedy už pouhý rok po začájení prodeje specifikace 136 L. Důvodem pro nezvykle brzké zavedení nového modelu bylo především splnění emisního limitu EHK 15.05. Postarat se o přípravu směsi paliva nově dostal za úkol modifikovaný karburátor značky Pierburg 2 E 3 s přidržovačem škrticí klapky, jenž zajistil její pozvolné, nikoli okamžité přivírání při ubrání plynu. Další modifikaci představovala recirkulace výfukových plynů, zajišťující snížení obsahu dusíku ve spalinách. Důležitý přínos modernizace motoru favoritu spočíval rovněž v zavedení víceparametrického zapalování. Mikropočítač měl v paměti zakódováno pole předstihů zapalování pro jednotlivé režimy zatížení pohonné jednotky, címž zároveň odpadla veškerá regulace v rozdělovači. Ten se tak nově stal pouhým distributorem. Vývoj ekologičtějšího Favoritu 135 byl nutností už kvůli tomu, že nový evropský emisní předpis od roku 1991 musely poviněně splňovat všechny nové automobily na trhu starého kontinentu. A jak už to tak chodí, nové nemusí znamenat po všech stránkách lepší – starší Favorit 136 L se totiž chlubil dostupnější cenou, menší spotřebou benzínu a také snáze opravitelnou technikou. Motor novinky už šlo totiž seřídit pouze s použitím speciálního zařízení.



Klasický přístrojový štít obsahuje jen rychloměr, ukazatel teploty chladicí kapaliny a stavu paliva spolu s mnoha kontrolkami. Otáčkoměr patřil k nadstandardní výbavě, jinak jej zastupovaly ručičkové hodiny.



ročníku 1990, tenkrát ještě coby nečekaný první přírůstek Škodovky do nové, kapitalistické éry. Varianta 135 L však nebyla naplánována jako rozšíření nabídky, ale postupná náhražda původního typu 136 L. Po silnějším Favoritu 136 L se ale nikomu nestýskalo, neboť úpravu pohonné jednotky na silnici téměř nikdo nepoznal.

Při otočení klíčku v zapalování vyloudí startér obou favoritů totožný zvuk podobný zažehnutí zápalky a čtyřválec pod přední kapotou se probudí za typické hliníkové symfonie. V provozu si favorit zaslouží jedničku z chování, náklony karoserie v zatačkách zvládá v rámci dobového žánru obstojně a příjemný pocit máme rovněž z poddajného pěrování. Když se zaposloucháme do odhlučnění motoru, umístili bychom favorit vysoko nad uřvanou stodvacítku, tichostí překonával dokonce i dosavadní etalon – téměř

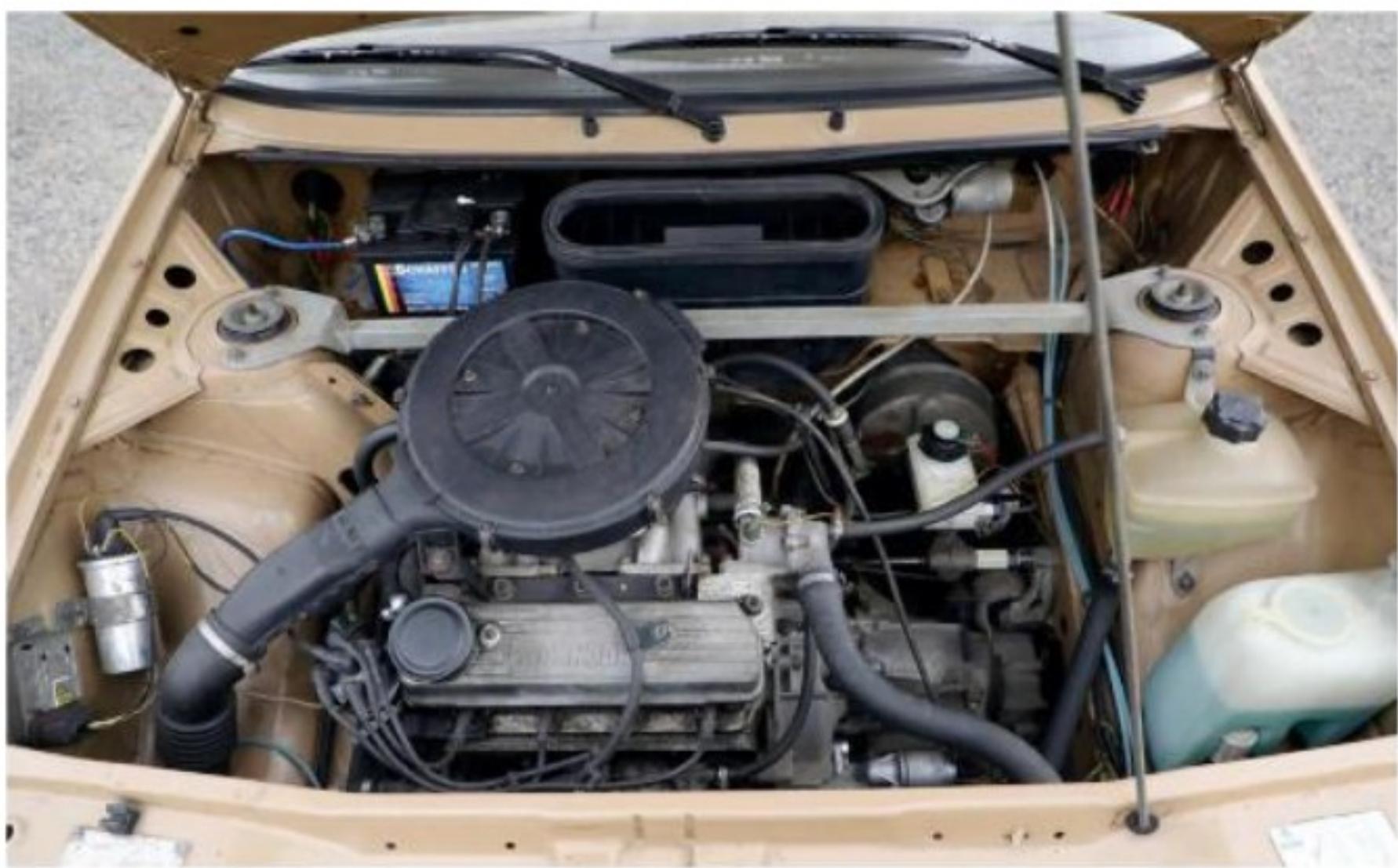
stoicky klidné kupé Rapid z Kvasin. V oblasti bezpečnosti nás však Škoda Favorit nijak nepřesvědčuje, konstruktéři se při stavbě karoserie zaměřili především na co největší vnitřní prostor a aerodynamiku. Vůz tak působí až příliš papírovým dojmem, navíc některé detaily kabiny vypadají i proti stodvacítkám ošizeně. Vše zmíněné ale částečně vyřešila až pod dohledem koncernu Volkswagen velká modernizace pro modelový ročník 1993, která vedle dveřních výztuh přinesla mnohem elegantnější interiér i další změny – favorit se v dobových reklamách pyšnil více než pěti stovkami úprav.

Když se zaměříme na původní spartánskou verzi z roku 1989, musíme uznat, že nová škodovka s pohonem předních kol se vývojářům i designérům opravdu povedla. Favorit sice nebyl nikdy luxusní, a už vůbec ne dokonalý, ale své poslání splnil. Stejně jako

nástupce Felicia se stal v počtu prodaných kusů milionářem. Navíc se mu povedlo nečekané – na rozdíl od mnoha jiných produktů ze socialistické éry si dokázal zajistit značný úspěch

i v nové době. Své automobilce tak pomohl úspěšně přežít nelehkou dobu příchodu agresivní konkurence ze Západu a později Dálného východu. Za to si zaslouží velkou poklonu! ►





Hliníková třináctistovka se stala jediným motorem favoritu a podědila ji i felicia. Zde je ještě v klasickém provedení s karburátorem.

„Necelých osm tisíc kilometrů nás přesvědčilo o tom, nová škodovka je středem zájmu všech československých motoristů.

K zaparkovanému vozidlu se často pokoušely proniknout davy zájemců, všichni měli spoustu otázek a přání prohlédnout si ho podrobněji.“

Svět motorů, 1989



Zavazadlový prostor využíval na rozdíl od předchozí řady škodovek praktické páté dveře a odnímatelné krycí plato. Zákazníci si zvykli rychle, dnes už Škodovka ani jiné řešení kufru nenabízí.



Sedadla měla přijatelné rozměry, ale pohodlí na dlouhých cestách ještě příliš neoplývala. Neplatilo to ani pro tvrdé hlavové opěrky, které se podařilo měkkými výplněmi a plyšovým čalouněním zpríjemnit až pro modelový ročník 1993.

ŠKODA FAVORIT



Produkce Škody Favorit sice skončila na podzim 1994, ale po velké modernizaci doprovázené novým jménem Felicia se vůz dožil ve výrobě až roku 2001.

PLUSY/MINUSY

Největší předností Škody Favorit je velká nabídka náhradních dílů a servisní zázemí domácího a stále ještě hojně rozšířeného modelu. Radost může novému majiteli zkazit především koroze, která bujně kvete především na prazích, lemech blatníků a ve skrytých dutinách. Pořádně si prohlédněte zejména motorový prostor a zespodu také blatníky. Opravit se sice dá téměř vše, jenže ceny renovací řádově dosahují statisíců korun, což je v případě tohoto nikterak exkluzivního modelu naprostě nesmyslné. Často u favoritů praskaly podlahy, do nichž narážela nápravnice. Nezřídka odcházejí také dveřní těsnění, poté do interiéru zatéká. Bezproblémová není ani elektroinstalace. Nejenže může vlivem tepelného zkroucení plastu vyhořet pojistková skřínka, ale špatné kontakty umějí způsobit například problikávání zadních světel. Vinou nedostatečného proudu se můžete dočkat také slabého dobíjení alternátoru. Další slabinu představuje nadmerné zahřívání motoru, za nímž stojí poruchový termostatický spínač elektrického ventilátoru. Jinak je chladicí systém dimenzovaný dostatečně odolně.

TRH

V době uzávěrky časopisu nabízely české inzertní servery na prodej okolo dvaceti favoritů. Přetěžovanějších kombi Forman je dnes na trhu podstatně méně. Ceny se pohybují zhruba od 20 000 Kč za řádně opotřebované vozy až ke stotisícové hranici. V případě nejdražších exemplářů se připravte na automobily s poctivými nájezdy okolo 30 000 kilometrů. Zmíněné šestimístné sumy jsou vyšponované překupníky a bazaristy, kteří v klasických škodovkách vidí nástroj k rychlému obohacení. Vzhledem k dosud značnému počtu provozovaných favoritů bychom se raději obrátili na soukromou inzerci, kde občas můžete za rozumné peníze pořídit favorit přímo od prvního majitele, který v něm vidí jen staré auto a podle toho při jednání o ceně postupuje.

VNĚJŠÍ ROZMĚRY



Velká modernizace pro modelový ročník 1993 přinesla mimo jiné zcela nový interiér s tvarovanými a celočalouněnými dveřními výplněmi



Druhý akční model favoritu Sport Line těsně překonal hranici tří tisíc prodaných kusů

POČTY VYPRODUKOVANÝCH LIMITOVANÝCH KUSŮ

Favorit Komfort	3854
Favorit Sport Line	3001
Favorit Prima	4086
Forman Prima	6383
Forman Excellent	2004
Forman Marathon	5000
Favorit Silver Line	11 056
Favorit Black Line	4756
Favorit Green Line	1617
Forman Silver Line	9425
Forman Solitaire	4585
Favorit Special Line	11 250
Favorit Comfort Line	7384
Favorit Solitaire	1458
Forman Special Line	8135
Forman Comfort Line	10 835
Forman Million Edition	511
Celkem akčních modelů	95 340

AKČNÍ MODELY

Spolu s favoritem zahájila Škodovka v roce 1992 éru takzvaných akčních modelů, tedy limitovaných sérií automobilů s výhodně nakonfigurovanou výbavou a lišících se barvou laku karoserie, speciálními litými koly či jinými doplňky. Obliba akčních favoritů nakonec předčila očekávání, neboť jejich celkový počet dosáhl téměř 10 % veškeré produkce této modelové řady. Nejúspěšnější z nich získal exkluzivní stříbrnou metalízu, název Silver Line a včetně kombi Forman opustil výrobní linku ve více než dvaceti tisících exemplářů.